Światowid

Nr. 26/776 ROK XVI
25 CZERWCA 1939 R.
Numer zawiera 32 stron druku
CENA 60 GR.
W LITWIE 70 CT.
PRINTED IN POLAND
Opłata poczt. uiszczona gotówką



I MIĘDZYNARODOWY RAID SAMOCHODOWY A. P. Trasa gigantycznego raidu, obejmująca niemal całą Polskę, wiodła również przez różne bezdroża w puszczy Kampinoskiej, stawiając kierowców i samochody przed ciężkiemi zada-

PO RAIDZIE SAMOCHODOWYM A. P.

Tegoroczny rajd samochodowy, który na starcie zgromadził 38 maszyn, podzielonych na 4 kategorje, zależnie od mocy silnika, należał do bardzo trudnych i stawiał zarówno kierowcom, jak i maszynom duże wymagania. Obejmował bowiem nie tylko jazdę po drogach o dobrej nawierzchni, ale także jazdę terenową, wśród tak ciężkich warunków, że nawet bardzo wybitni zawodnicy nie mogli ich pokonać i zmuszeni byli do wycofania się z rajdu, uszkodziwszy swe wozy.

Przeważali zawodnicy polscy. Niemieckich tego roku nie było zupełnie. Zagranicę reprezentowali Ghisalba, Quatresous, żeby wymienić najważniejszych, prawdziwych asów kierownicy.

Zainteresowanie rajdem było bardzo duże, organizacja wzorowa. Nie tylko fachowi automobiliści, ale także i najszersze masy publiczności śledziły z uwagą przebieg tych gigantycznych zawodów. Nabycie bowiem auta jest marzeniem każdego jako tako sytuowanego człowieka. Rozumie on, że kupując auto, nie tylko sprawia sobie przyjemność, ale przyczynia się także do obronności państwa i wzmocnienia jego potencjału komunikacyjnego.

Wydając specjalny automobilowy numer „Światowida", Redakcja nasza pragnie Czytelnikom ułatwić przegląd najpopularniejszych aut, znajdujących się na rynku polskim.



Wozy przybywają na metę ostatniego etapu rajdu pod Warszawą.



Wicemin. Piasecki wręcza nagrodę Marsz. Śmigłego-Rydza zwycięskiemu zespołowi firmy „Lilpop, Rau i Loewenstein" na Chevroletach.



Przed startem do rajdu. Na pierwszym planie siedzi znakomity kierowca p. Marek.



Zawodnik Tarnawa podczas próby rozruszania silnika.



Próba szybkości na Równicy na Śląsku.



Na prawo:
Zeszłoroczny zwycięzca rajdu Jan Ripper bada stan swego wozu po przebyciu ciężkiego odcinka pod Bydgoszczą.

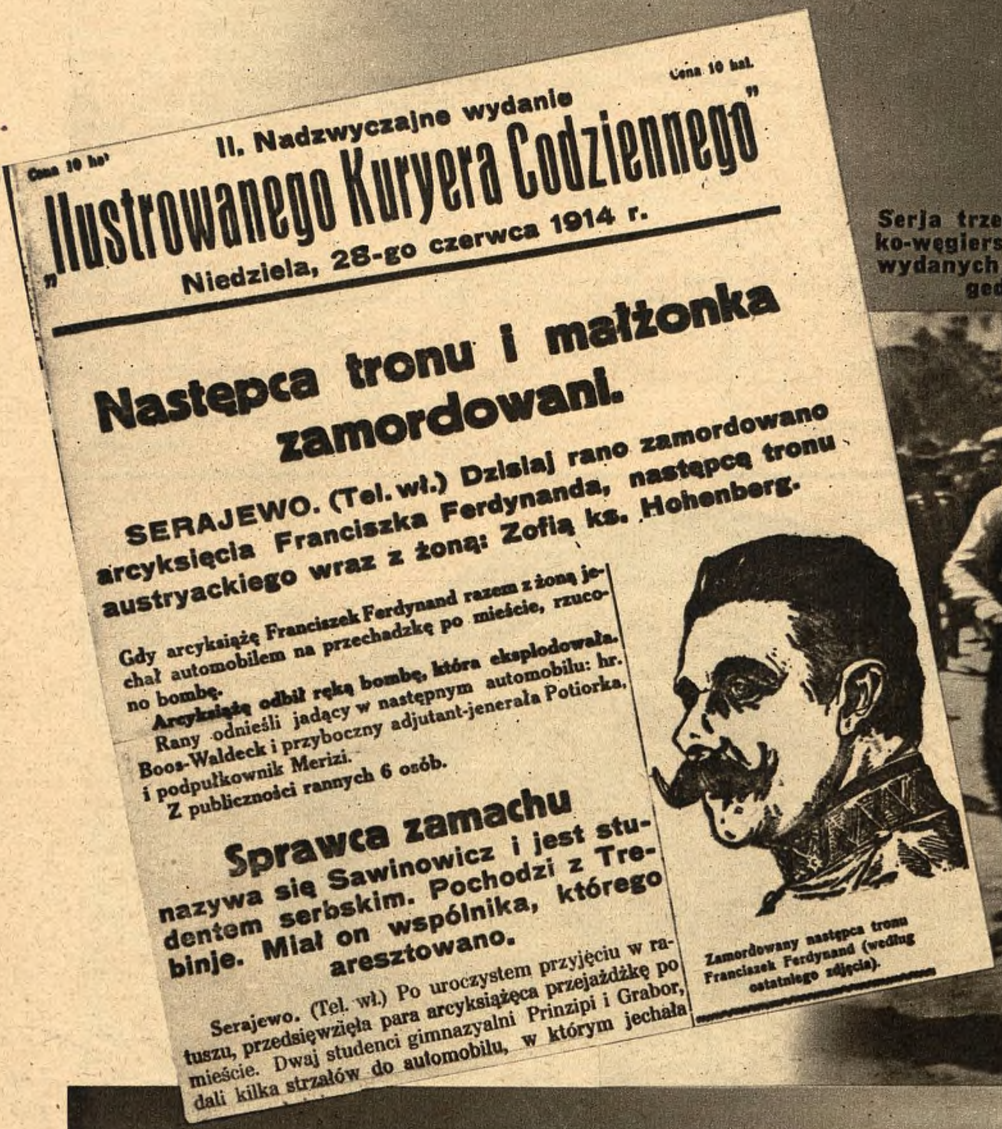
Wszystkie zdjęcia fot. „Światowid", Warszawa.

PROLOG DZIEJOWEGO DRAMATU

W 25-lecie tragedji sarajewskiej.



Serja trzech znaczków austrjacko-węgierskiej poczty wojskowej, wydanych dla upamiętnienia tragedji sarajewskiej.



Cena 10 hal. II. Nadzwyczajne wydanie Cena 10 hal.

„Ilustrowanego Kuryera Codziennego"

Niedziela, 28-go czerwca 1914 r.

Następca tronu i małżonka zamordowani.

SERAJEWO. (Tel. wł.) Dzisiaj rano zamordowano arcyksięcia Franciszka Ferdynanda, następcę tronu austryackiego wraz z żoną: Zofią ks. Hohenberg.

Gdy arcyksiążę Franciszek Ferdynand razem z żoną jechał automobilem na przechadzkę po mieście, rzucono bombę.

Arcyksiążę odbił ręką bombę, która eksplodowała. Rany odnieśli jadący w następnym automobilu: hr. Boos-Waldeck i przyboczny adjutant-jenerała Potiorka, i podpułkownik Merizi.

Z publiczności rannych 6 osób.

Sprawca zamachu

nazywa się Sawinowicz i jest studentem serbskim. Pochodzi z Trebinje. Miał on wspólnika, którego aresztowano.

Serajewo. (Tel. wł.) Po uroczystem przyjęciu w ratuszu, przedsięwzięła para arcyksiążęca przejażdżkę po mieście. Dwaj studenci gimnazyalni Prinzipi i Grabor, dali kilka strzałów do automobilu, w którym jechała

Zamordowany następca tronu Franciszek Ferdynand (według ostatniego zdjęcia).



Aresztowanie Gawrila Principa, sprawcy zabójstwa. Fot. Korty.

Wielka wojna światowa miała oczywiście swoje głęboko leżące i odległej przeszłości sięgające przyczyny, których tutaj nie miejsce wyjaśniać. Ale rolę tego, z którego nazwiskiem związane jest po wszystkie czasy rozpętanie tej straszliwej zawieruchy, historja przeznaczyła arcyksięciu austrjackiemu Franciszkowi Ferdynandowi. I rzec można, że był on do tej dramatycznej roli całą swoją naturą i swoją przeszłością predestynowany. Historyczne postacie rodu Habsburgów można podzielić na dwie kategorje: jedna, to figury zupełnie przeciętne, nie odznaczające się ani szczególniejszemi zdolnościami, ani niczem wogóle poza zwykłą uczciwością i pracowitością — druga, to indywidualności skomplikowane, pełne wewnętrznych niekonsekwencyj, rwące się do działania, w ambicji swej i niekonsekwencji przerzucające się z jednej drogi w inną, często wprost przeciwną. I rzecz znamienna, że tamta pierwsza, przeciętna kategorja kończyła zwykle swój żywot i działalność spokojnie, a nawet osiągała pozytywne rezultaty, nie imponujące, ale istotne. Ta druga zaś, sama żyjąc w niepokoju, wywoływała wokoło siebie również niepokój i zazwyczaj kończyła tragicznie. Gdyby nie wojna światowa, Franciszek Józef I byłby klasycznym przedstawicielem owej pierwszej kategorji, tak, jak Józef II reprezentuje drugą. Reprezentuje ją także i zabity 28 czerwca 1914 r. w Sarajewie następca tronu austrjackiego arcyks. Franciszek Ferdynand. Tragiczność jego spotęgowały jeszcze osobiste czynniki. Gruźlik, skazany zrazu na przedwczesną śmierć, potem, po wyleczeniu niecierpliwie i ze zdenerwowaniem czekający, kiedy jego stryj, stary już a uparcie rządy w swych rękach trzymający, umrze, by on mógł zrealizować wreszcie swoje plany. Ale jakie? Zdawał sobie sprawę tylko z tego, że monarchja austrjacko-węgierska bez gruntownej przebudowy nie utrzyma się. Ale plany tej przebudowy zmieniał ciągle, nagle i radykalnie. Planował zrazu przebudowę państwa w duchu ustroju federacyjnego. Zarzucił szybko te plany, zmienił je na rzecz centralizmu austrjackiego, to znowu austrjacko-węgiersko-słowiańskiego trializmu. Głęboko wierzący katolik, był jednak równocześnie przeciwnikiem „klerykalizmu", przekonania te łącząc jednak z niechęcią do Włoch zjednoczonych. Polaków nie lubiał, zrażony osobiście do ich ówczesnych przedstawicieli, wartość i wierność Rusinów przeceniał, snując marzenia o zwycięskim pochodzie na Rosję. Do tego wszystkiego przyszły najgłębsze może i najbardziej osobiste czynniki: morganatyczne małżeństwo z hr. Zofją Chotek i nieustający ból, że dzieci, z tego małżeństwa zrodzone, nie będą miały praw do tronu. To wszystko robiło z niego postać zaiste tragiczną. Historja, gotując mu tragiczny koniec, postąpiła ostatecznie tylko tak, jakby i bez tragedji sarajewskiej uczynił poeta dramatyczny, biorący go za bohatera.

Reprodukcja nadzwyczajnego wydania „I. K. C." z pierwszą wiadomością o zamordowaniu arcyks. Franciszka Ferdynanda i jego żony, Zofji ks. Hohenberg.



Para książęca jadąca z konaku do ratusza w Sarajewie bezpośrednio przed zamachem. Na przednich siedzeniach: wojskowy szef Bośni gen. Potiorek i adjutant arcyksięcia Merizzi.

Suplement komfortu w turystyce samochodowej i motorowej.

Jest faktem niespornym, że w zrozumieniu wymogów postępu stanęliśmy w ostatnich czasach, jak to się mówi „frontem“ do motoryzacji. Okazuje się przytem, że do niedawna sztucznie utrzymywaliśmy się na niższym standarcie życiowym dzięki niezrozumiałemu konserwatyzmowi, jakkolwiek w gruncie rzeczy stać nas było właściwie na asymilowanie motocyklizmu i automobilizmu w bardzo szerokim zakresie.

Nie potrzebujemy opisywać szczegółowo na czem polega atrakcyjność takich sportów przestrzennych o jakich była mowa wyżej — albowiem każdy kto choć raz w życiu odbył wycieczkę lub dalszy spacer samochodem bądź motocyklem posiada możność ocenienia pełni przyjemności stającej się udziałem uczestników sportu automobilowego.

Oczywiście powołujemy się tutaj na pozytywny sąd pasażera, podczas gdy może jeszcze bardziej wiążące mogłoby być właściwie zdanie samego kierowcy, tj. osoby zajmującej się sportem samochodowym względnie motorowym w sensie naprawdę czynnym.

Zastanówmy się teraz nad tem, skoro jest niewątpliwym postęp w rozwoju motoryzacji naszego kraju — czy w imię tego postępu nasi posiadacze pojazdów mechanicznych potrafili oswoić się oraz zaznajomić z postulatami prawdziwego, a więc racjonalnego komfortu obowiązującemi dziś w nowoczesnej turystyce samochodowej i motorowej.

Stwierdzimy rzecz naprawdę zastanawiającą, ponieważ jak się okazuje, w większości wypadków nasz turysta samochodowy z komfortu w jeździe bardzo mało korzysta.

Dochodząc do tego wniosku nie opieraliśmy się bynajmniej na nieistotnych jak na nasze stosunki przesłankach np. na tem, że do rzadkości jeszcze u nas należy obecność radja w aucie lub choćby wmontowanej do karoserji umywalni itp.

Do stwierdzenia, któremu daliśmy wyraz wyżej, upoważnia nas przedewszystkiem oparta na rzeczywistości obserwacja sposobu i jakości wyekwipowania naszych automobilistów w rekwizyty turystyczne. Wśród tych rekwizytów reprezentowanych zresztą bardzo skromnie w bagażu naszego automobilisty brak jest notorycznie jednego najwięcej zagranicą przyjętego i najbardziej nowoczesnego, mianowicie brak jest amatorskiej kamery kinematograficznej.

Jest to conajmniej dziwne i niezrozumiałe, ponieważ z drugiej znowu strony nie da się zaprzeczyć, że na aparat do amatorskiej ośmiomilimetrowej kinematografji (kosztujący akurat tyle co akumulator małolitrażowego samochodu) stać napewno każdego mogącego sobie pozwolić na poważny wydatek jakim jest zakup pojazdu mechanicznego.

Czem może być dla wytrawnego turysty kinematografja amatorska, w szczególności dla automobilisty mającego tysiące okazyj do tego, aby na żywym, nawet barwnym filmie utrwalić rzeczy naprawdę piękne, pamiątkowe oraz godne widzenia — łatwo zrozumiemy, jeżeli uzmysłowimy sobie ile to jakżesz często nieudolnych prób wiernego przedstawienia wrażeń zawierają nasze listy z podróży i wycieczek, w których także przy pewnym talencie literackim nie zawsze da się odmalować wszystko tak dobrze i dokładnie jak czyni to żywy, barwny i ruchomy obraz wyświetlony na ekranie.

Motoryzacja czyni u nas coraz szybsze postępy, rzeczą zaś naszych automobilistów, których szeregi stale wzrastają jest, aby dbając o komfort w jeździe pamiętali, że jednym z jego synonimów — to amatorska ośmiomilimetrowa kamera kinematograficzna, której nie może nigdy brakować w bagażu nowoczesnego zarówno automobilisty jak i motocyklisty.

Mgr. W.

DZIESIĘCIOLECIE POLSKICH LINIJ LOTNICZYCH

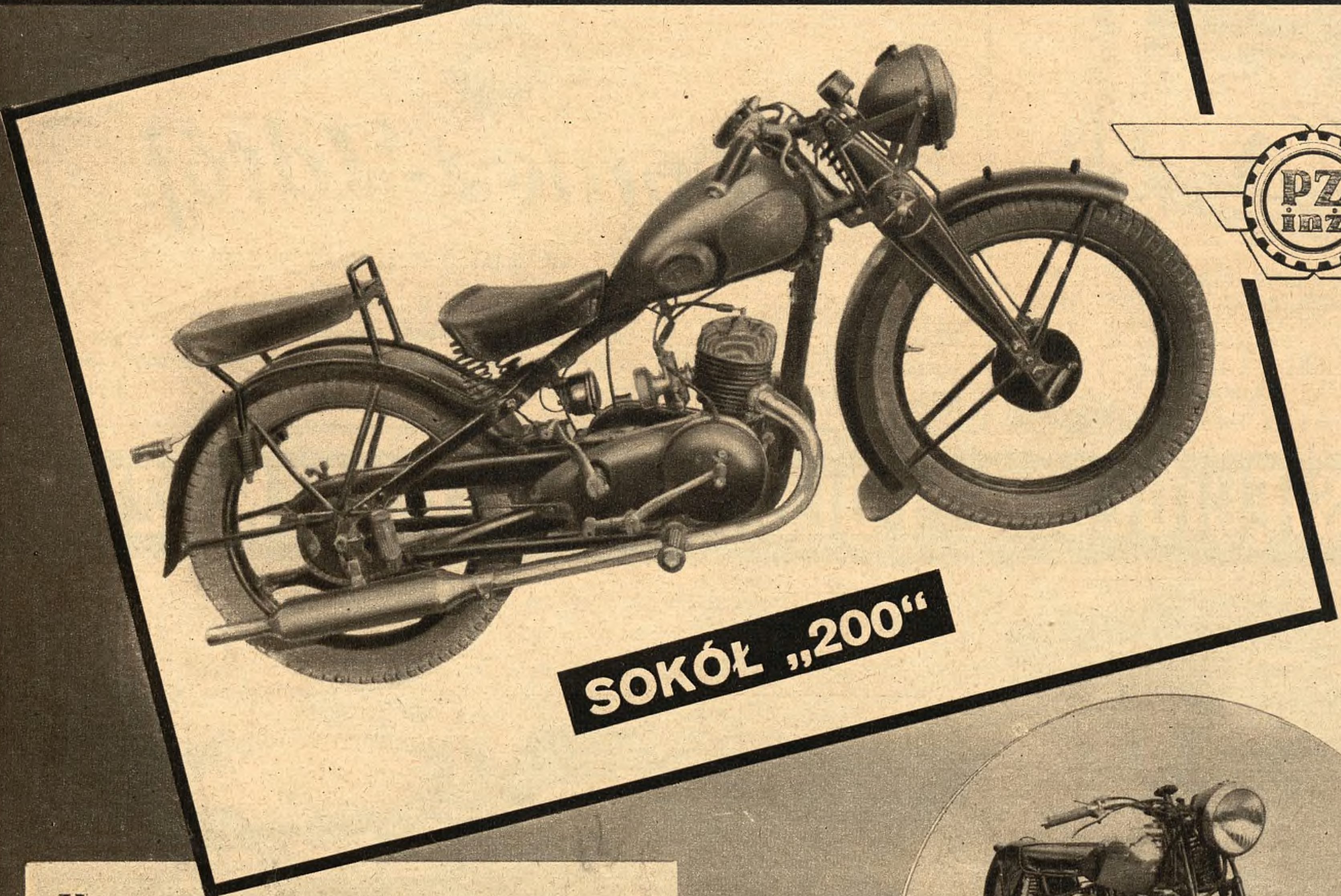




W ubiegły czwartek na lotnisku Okęcie pod Warszawą odbyła się uroczystość 10-lecia Polskich Linij Lotniczych „Lot", których sieć wynosi obecnie ponad 10.500 km. — Uroczystości te zaszczycił swoją obecnością P. Prezydent R. P. (na zdjęciu na lewo). Mszę św. polową odprawił ks. arcybiskup Gall (na zdjęciu powyżej). Przemówienia wygłosili: dyr. Makowski i min. Ulrych.

Fot. „Światowid", Warszawa.

KRAJOWY PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY



SOKÓŁ „200"



SOKÓŁ „600"

Każda wystawa samochodowa jest nie tylko rewją mniej lub więcej ciekawych konstrukcji i pięknych linji samochodu, nie tylko miejscem spotkania konkurencyjnych fabryk, ale w pierwszym rzędzie jest przeglądem sił gospodarczych tych państw, których zakłady biorą udział w wystawie. Pogląd ten staje się tem bardziej zrozumiały, skoro weźmiemy pod uwagę, że przemysł motoryzacyjny, począwszy od fabryk motocykli — poprzez samochodowe, a kończąc na lotniczych — zaprzęga do współpracy długi szereg wytwórni przemysłu pomocniczego. Wyroby najmniejszych warsztatów tapicerskich, jak i produkcja hut — składa się na istnienie przemysłu motoryzacyjnego. Dlatego też tam gdzie stopa życia, organizacja życia gospodarczego stoi na wysokim poziomie — tam przemysł samochodowy zajął przodujące miejsce, pracując na potrzeby wewnętrzne, jak i na eksport.

W Polsce główny nacisk został położony na dział lotniczy przemysłu motoryzacyjnego, co wiąże się z zagadnieniem obrony Państwa. Rozporządzamy własnymi konstrukcjami i własną produkcją lotniczą i choć przemysł samochodowy jest również związany bezpośrednio z zagadnieniami obrony Państwa — mamy tylko jedną fabrykę produkującą samochody, którą są Państwowe Zakłady Inżynierji.

Koncepcja produkcji krajowej samochodów i motocykli przeszła długą drogę ewolucji, nie pozbawioną poważnych trudności. Sama jednak koncepcja wytwarzania własnej konstrukcji sprzętu motorowego z własnych surowców i półfabrykatów — utrzymała się i mimo wielu przeciwieństw efektem realnym jest produkcja krajowa szeregu typów motocykli i samochodów.

Jeżeli rzucimy okiem na zamieszczone zdjęcie, odrazu zorjentujemy się po jakiej linji szedł plan konstrukcyjny pierwszej krajowej fabryki samochodów.

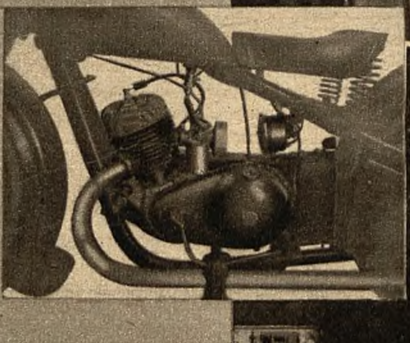
Poza konstrukcjami licencyjnemi, rozwinięto na większą skalę produkcję motocykli własnej konstrukcij. Na wartość ich w 98 proc. złożyła się wytwórczość krajowa. Dotychczas P. Z. Inż. wypuściły na rynek motocykle Sokół — 1000 (o litrażu ccm.), turystyczny Sokół — 600 i popularne 200 ccm. Prócz motocykli, w bieżącym sezonie ukażą się w większych ilościach nowoczesne podwozia ciężarowe i autobusowe, zaopatrzone w silniki na paliwo płynne, jak również w gazogenerator.

Cała gama silników o dużej wydajności jest uzupełnieniem konstrukcyjnym podwozi, mających różne przeznaczenia. Są to konstrukcje całkowicie własne, nowoczesne, konkurencyjne rynkowo i ekonomiczne w eksploatacji.

Jeżeli do samej wartości produkcji dodamy i to, że P. Z. Inż. oddziaływują na całość gospodarczą Państwa, współpracując z szeregiem firm i fabryk dostawców, jak również, że niewątpliwą zasługą już samych pracowników P. Z. Inż. jest stworzenie polskich norm samochodowych i technicznych warunków odbioru — będziemy mieli jasny obraz pionierskiej działalności Państwowych Zakładów Inżynierji, które doszły do tych wyników, pod sprężystem, zdecydowanem i świadomych celów kierownictwem.

Nie zapomnijmy i o tem, że Państwowe Zakłady Inżynierji szkolą praktycznie, zatrudniając liczne kadry zarówno uczniów rzemieślniczych, jak i słuchaczy szkół wyższych — przyszłych techników i inżynierów, tych, którzy kiedyś poprowadzą nasz przemysł samochodowy w lepsze jutro motoryzacji.









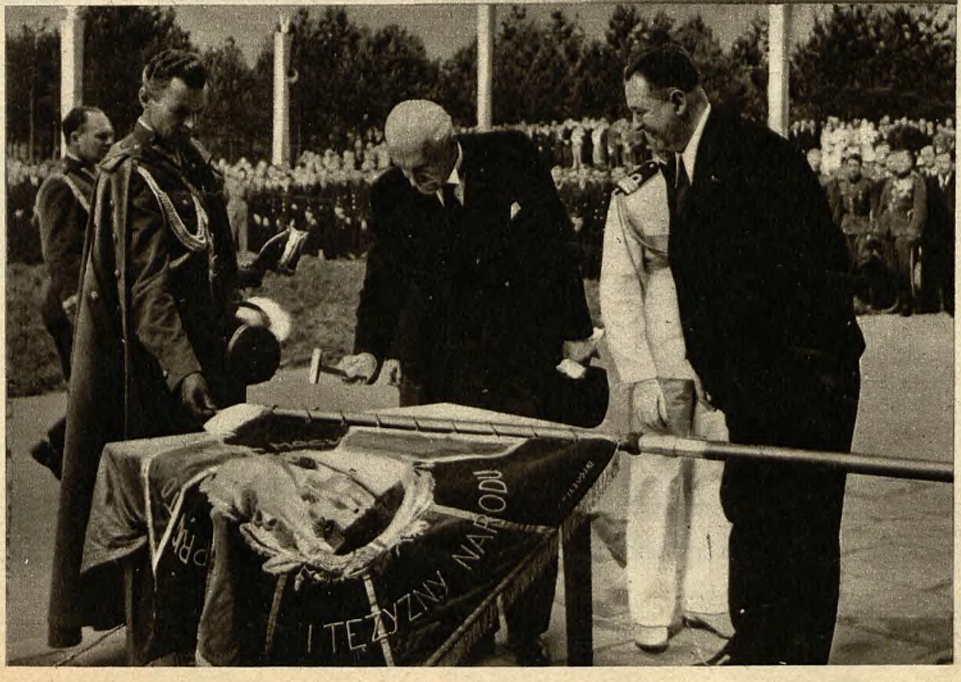
Pan Prezydent z Małżonką i otoczeniem zwiedza szczegółowo Zakłady Przemysłowe w Stalowej Woli.



Podczas Mszy św., odprawionej przez ks. biskupa Bardę: P. Prezydent R. P., za nim Jego adjutanci, P. Mościcka oraz pp. wicepren. Kwiatkowski, wicemin. gen. Litwinowicz, gen. Wieczorkiewicz i in.

P. PREZYDENT R. P. W STALOWEJ WOLI

P. Prezydent R. P., którego nazwisko tak ściśle związane jest z organizacją i rozwojem Zakładów Przemysłowych w Chorzowie i w Mościcach, zapoznał się w tych dniach z postępem prac w C. O. P. ze szczególnem uwzględnieniem Stalowej Woli. P. Prezydentowi towarzyszyła Jego Małżonka oraz przedstawiciele Rządu z p. wicepremjerem inż. Kwiatkowskim na czele. W zetknięciu z pracownikami Zakładów Stalowej Woli, od dyrektorów do robotników, P. Prezydent podkreślił z zadowoleniem harmonijne współdziałanie wszystkich w dziele rozwoju gospodarczego naszego Państwa i jego bezpieczeństwa. Zapowiedź P. Prezydenta, że ma nadzieję, iż, jak sztandar robotników w Chorzowie i Mościcach odznaczył Krzyżem Zasługi, tak będzie mógł w podobny sposób wyróżnić pracowników Stalowej Woli, niewątpliwie przyczyni się do jeszcze gorliwszej pracy wszystkich.





Na lewo: P. Prezydent wbija pierwszy gwóźdź do sztandaru pracowników Stalowej Woli, poświęconego przez J. E. ks. biskupa Bardę.

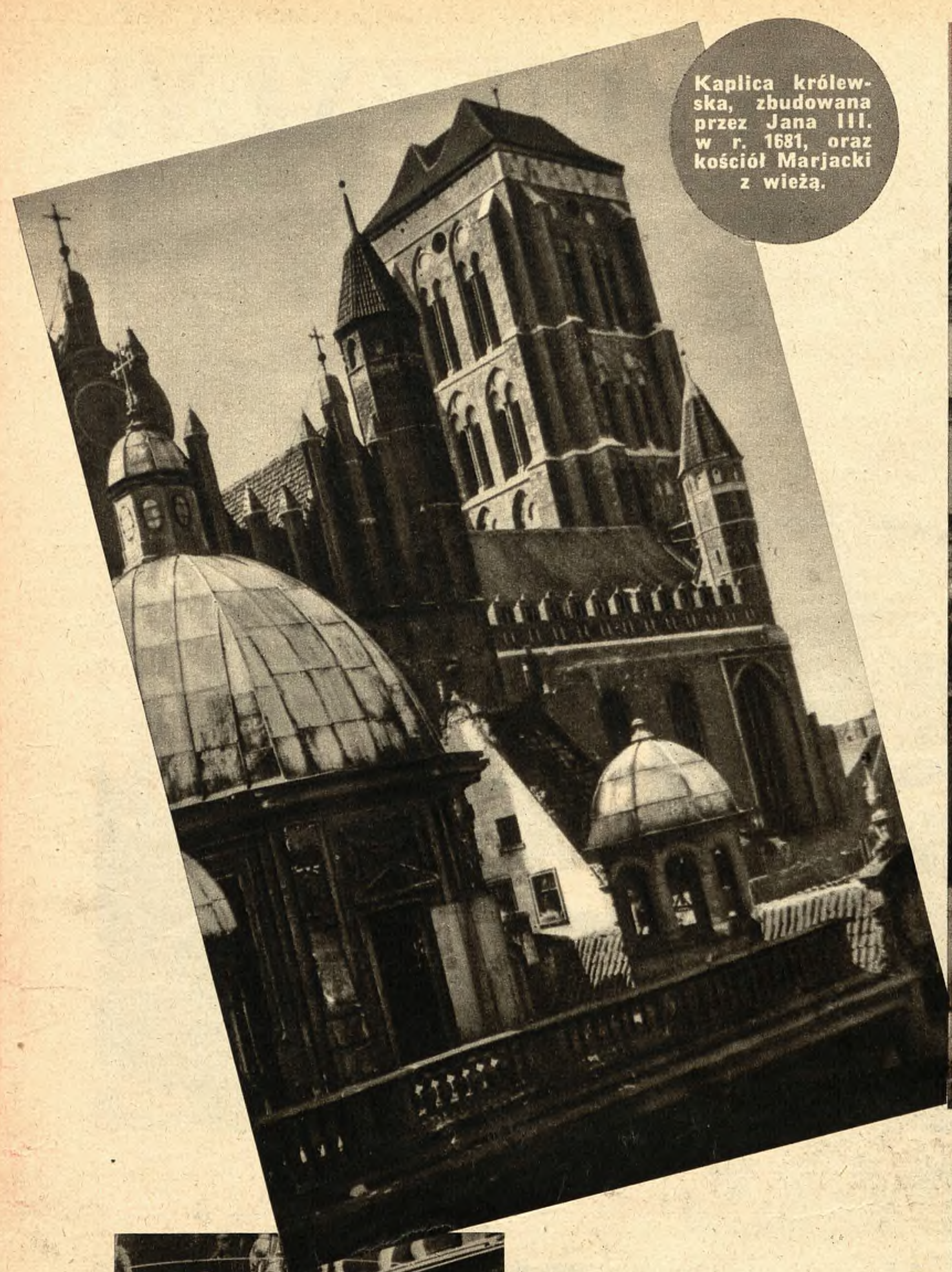
Przedstawiciel robotników p. Fr. Kulwiec wygłasza przemówienie do Pana Prezydenta. Na lewo członkowie Dyrekcji z b. min. Klarnerem na czele.

Wszystkie zdjęcia Fot. W. Pikiel — Warszawa.

ŚWIETNOŚĆ GDAŃSKA W ZWIĄZKU Z POLSKĄ



Ratusz przy ul. Długiej. — Na pierwszym planie wieża ze statuą króla polskiego Zygmunta Augusta.



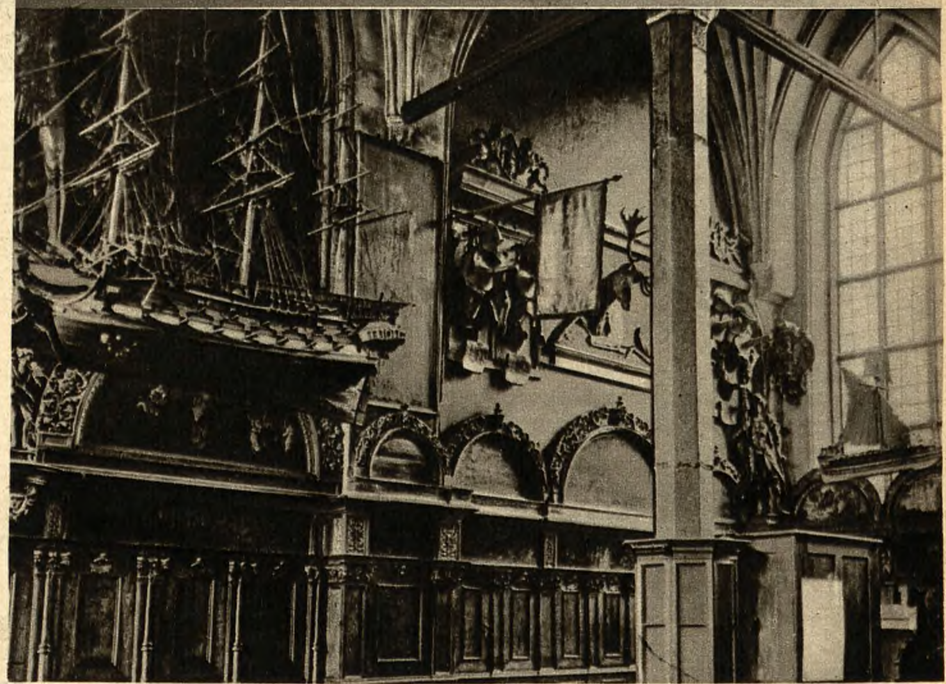
Kaplica królewska, zbudowana przez Jana III. w r. 1681, oraz kościół Marjacki z wieżą.



Studnia Neptuna przed Dworem Artusa z orłami polskimi, obecnie usuniętymi.



Dwór Artusa ze statuą króla polskiego Kazimierza Jagiellończyka.
Wszystkie zdjęcia fot. P. A. T.



Dwór Artusa — sztandar z wizerunkiem króla polskiego Stanisława Augusta (strona odwrotna).

Na odbywający się w dniu 18 bm. „Dzień Kultury“ przybył do Gdańska min. Rzeszy dr Goebbels. Wygłosił przy tej sposobności dwa przemówienia. Pierwszem, wypowiedzianem w przeddzień samych uroczystości, nie potrzebujemy się tutaj zajmować. Miało ono charakter wiecowy, zawierało znane i nieprzekonywujące nikogo argumenty za postulatem „powrotu Gdańska do macierzy“ i przyjęte było równie hałaśliwie, jak było wygłoszone, co zresztą nie było żadną niespodzianką. Odmienny charakter miało daleko dłuższe przemówienie, a raczej wykład dr Goebbelsa w samą niedzielę. Mówca, który przemówienie swoje widocznie gruntownie opracował i odczytał — w przeciwieństwie do sobotniej improwizacji — uzasadniał podstawy polityki III Rzeszy w dziedzinie kulturalnej. Wykład był spokojny i przyjęty został — prawdopodobnie dlatego właśnie — spokojnie, niemal apatycznie przez przybyłych z Niemiec hitlerowców, którzy w sobotę tak hałaśliwie się zachowywali. Nic dziwnego. Poza szablonowemi słowami powitania i pożegnania w tym wykładzie o niemieckiej kulturze nie było ani słowa o Gdańsku. I być nie mogło. Jeżeli bowiem nawet na terenie dzisiejszej Rzeszy niemieckiej pojęcie „niemieckiej“ kultury jest bardzo względne i raczej należałoby mówić o poszczególnych kulturach regjonalnych, to tembardziej odnosi się to do Gdańska. Wysoko stojąca kultura Gdańska, zarówno materjalna, jak i duchowa, jest właśnie wytworem czynników, nie dających się podciągnąć pod ogólne pojęcie „niemieckości“. Kultura Gdańska, to kultura położonego nad ujściem Wisły miasta, które najświetniejszy swój okres zawsze zawdzięczało ścisłemu związkowi z Polską i tego swego charakteru bynajmniej samo nie negowało, owszem nim się chlubiło, jego nieraz w ciągu dziejów nawet z orężem w ręku broniło. Zostawiając tym razem na boku materjalną kulturę Gdańska, w przeszłości i teraźniejszości cały swój wysoki poziom zawdzięczającą przyjaznej współpracy z Polską, wystarczy przejść się nieco uważniej przez ulice Gdańska, by na każdym kroku stwierdzić ten fakt, który p. dr Goebbels nawet w niedzielnem swojem przemówieniu propagandowem pominął milczeniem, nie mogąc mu zaprzeczyć. Daremnie pozostające pod presją Berlina dzisiejsze rządy wolnego miasta tendencyjnie zacierają, gdzie tylko można, te dowody ścisłej łączności Gdańska z Polską, mury i zabytki sztuki gdańskiej są wymownem stwierdzeniem tej dziejowej prawdy. Że tak jest, wykazuje choćby ten fragmentaryczny z konieczności przegląd świetności tego miasta w związku z Polską.



Popiersie króla polskiego Zygmunta III po lewej stronie głównego wejścia do Dworu Artusa.



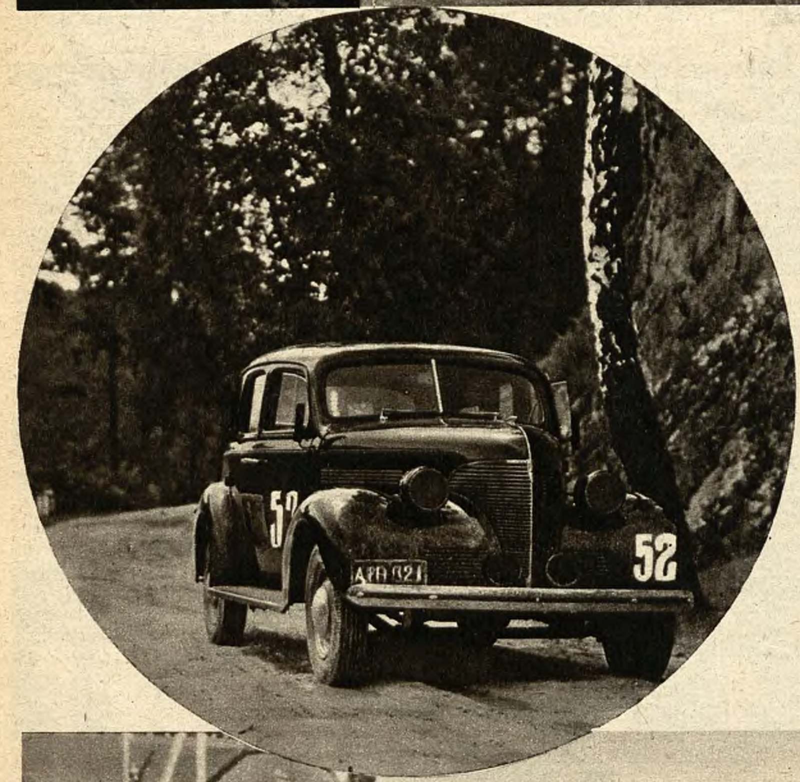
Popiersie króla polskiego Władysława IV po prawej stronie głównego wejścia do Dworu Artusa.

CHEVROLETY ZWYCIĘŻYŁY!

Na prawo: Inż. Tadeusz Marek, który zdobył Grand Prix Polski w najwyższej kategorji, przy swym zwycięskim wozie Chevrolet.



Poniżej: Zwycięski samochód Chevrolet, prowadzony przez inż. T. Marka na ostrym wirażu górskim.



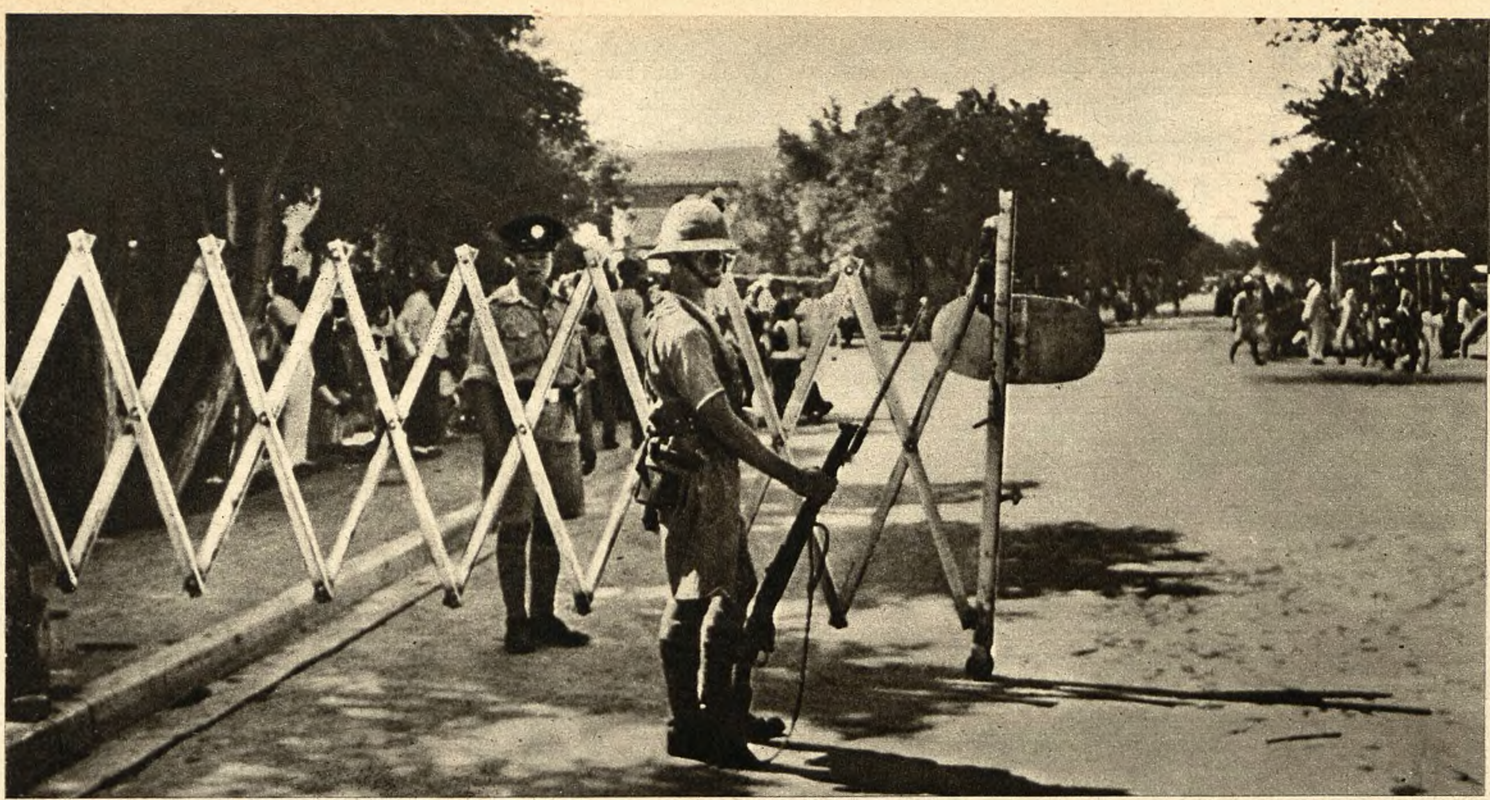
W czasie XII Międzynarodowego Rajdu Samochodowego A. P. t. zw. Grand Prix Polski od chwili pierwszego startu do samego końca świetnie trzymały się zespoły samochodów marki Chevrolet. Cztery etapy tego ciężkiego rajdu wymagały od kierowców wielkiej wprawy, zręczności, opanowania i doświadczenia, a od samochodów nadzwyczajnej wytrzymałości, wysokiej sprawności, oraz bezwzględnej łatwości w pokonywaniu różnych ciężkich prób, jak jazdy na drogach gruntowych, próby szybkości płaskiej, szybkości górskiej, próby zręczności i hamowania itp. Najmniejszy błąd mógł pociągnąć za sobą punkty karne. Chevrolety wyszły z tego trudnego egzaminu zwycięsko, czego dowodem jest zdobycie przez p. Tądeusza Marka na samochodzie Chevrolet GRAND PRIX POLSKI w najwyższej klasie. Ani jeden samochód marki Chevrolet nie odpadł w czasie całej konkurencji, a w wyniku klasyfikacji zespołów fabrycznych dwa pierwsze miejsca przypadły zespołom Chevroletów. Fakt ten zasługuje między innemi i z tego powodu na szczególne uznanie, gdyż samochody Chevrolet montowane są w całości w kraju.



A. Mazurek, który zajął drugie miejsce w swej kategorji przed startem do pierwszego etapu.



P. Zagórna, która ukończyła rajd w świetnej formie, rozmawia z towarzyszem przed startem w parkingu w Al. Niepodległości w Warszawie.



TIENTSIN — nowy punkt zapalny

Japończycy blokują od kilkunastu dni koncesję angielską w Tientsinie, gdzie schroniło się czterech Chińczyków, podejrzanych o zamordowanie kapitana japońskiego. Nie ulega wątpliwości, że Japończykom chodzi nie o zadośćuczynienie, lecz że mają oni zamiar rozpocząć szeroko zakrojoną akcję, w celu pozbycia się Europejczyków z Chin. — Na zdjęciu żelazna barjera, zamykająca dostęp do koncesji angielskiej w Tientsinie.

Fot. Central Press Photos LTD, London.



Egzamin zdany na celująco

Świetne wyniki samochodów FIAT 1100 na rajdzie Automobilklubu Polski

Ostrzegano mnie przed wyruszeniem na rajd samochodowy, organizowany przez Automobilklub Polski. Życzliwsi radzili conajmniej ubezpieczyć się na wysoką sumę, aby spadkobiercy mieli co dziedziczyć po mnie. Każdy, kto tylko spotkał mnie — kiwał smętnie głową, jako nad człowiekiem, który wybiera się po pewną śmierć.

Ktoś kiedyś jechał raz na takim rajdzie i potem długo, długo chorował i raz na zawsze zarzekł się, że więcej już nie pojedzie. Jednemu z moich kolegów żona już nawet nie pozwoliła mówić o podobnej wyprawie.

Ja jednak pojechałem! Z prawdziwem zaciekawieniem oglądnąłem wozy rajdowe. Uważam, jako lojalny obywatel państwa, że wcześniej czy później muszę zastosować się do popularnych obecnie haseł propagandy motoryzacji i muszę kupić sobie samochód. A zatem rajd to wielka sposobność, aby zobaczyć najpopularniejsze wozy przy pracy i to nie przy takiej lekkiej zabawie w mieście, gdzie co krok można znaleźć mechanika, ale w puszczach i bezdrożach i do tego z zaplombowanym silnikiem, którego nie wolno ruszać pod groźbą klątwy, czyli t. zw. w kołach sportowych dyskwalifikacji.

Potem przebyłem wraz z zawodnikami cały rajd. Podglądałem, jak to towarzystwo z pod znaku św. Krzysztofa „szaltuje" biegi, jak operuje kierownicą i hamulcami, jak bierze krzywizny, jak unika przejechania człowieka czy psa. Jednem słowem przeszedłem teoretyczny a poglądowy kurs prowadzenia samochodu.

Tak się jakoś złożyło, a uważam, że złożyło się bardzo dobrze, iż na ostatni etap wypadło mi jechać z wspaniałym kierowcą włoskim o dźwięcznem nazwisku Renato Ghisalba. Mądrość tego zawodnika polega nietylko na wyżej wzmiankowanych umiejętnościach, że się tak wyrażę, szoferskich, ale na wybitnym talencie szefowskim. On to w r. ub. tak świetnie prowadził ekipę Fiatów, że jej przedstawiciel wygrał rajd. Podobna rola przypadła mu w udziale w r. bież. To też miał on podwójne zadanie. Musiał baczyć na swój wóz, ale także musiał rozglądać się za kolegami i czuwać nad nimi, jak bona nad dzieckiem. Bo niby też sławni i doskonali kierowcy, ale... strzeżonego Pan Bóg strzeże.

— Sempre avanti — mówił do mnie p. Ghisalba — kiedy w upalne popołudnie ruszyliśmy w kierunku Puszczy Kampinoskiej — to hasło polskich kierowców. Byle naprzód, lecieć, ile tylko sił w biednym silniku. A tu trzeba myśleć, że to nie sto ani dwieście kilometrów przed nami, ale parę tysięcy.

Potem już było mniej czasu na rozmowę. Ruszyliśmy w teren a moja uwaga została zwrócona na samochód. Jazda terenowa to nie jazda po asfalcie. Mimo to wóz ruszył odważnie w piaszczystą ścieżkę, która niebawem przeszła w zupełne bezdroże. Silnik wyje i jęczy, ale pracuje. Przypomina mi konia, który strzyże uszami, wierzga, ale idzie naprzód i... wygrywa. Mały czerwony Fiat „tysiącsetka" zapadł się w grunt i walczy z zaciętem podłożem. Piasek wysuwa swoje macki, wciąga koła coraz głębiej, jakgdyby chciał się zemścić na śmiałku, który odważa się wkroczyć w jego panowanie. Ale na to już nie ma rady. Kilka razy lewarek skrzynki biegów przeskakuje tu i tam, i po trzech kwadransach przeskoczyliśmy tę zaporę. Jesteśmy już na lepszych szosach. Silnik otrzymuje chwilę wytchnienia. Z zaciekawieniem oglądam maszynę, szukam śladów jakiegoś zniszczenia — ale gdzietam — nie ma nic.

Jakgdyby na złość na drodze mieliśmy rozmaite trudności do pokonania. Trudności nieprzewidziane w „rozkładzie jazdy" czyli w regulaminie rajdu. Burza z piorunami i oślepiającemi błyskawicami, szosa śliska, jakby się jechało po skórkach pomarańczy, ale mimo to wóz „trzyma" drogę, posuwa się szybko naprzód.

W zamkniętym wozie jest miło i przytulnie. Niech sobie deszcz pada, skoro chroni nas dach i szyby. Dach ten niestety miał się przydać później także i w innej okoliczności. A było to tak.

Pod Lublinem złapała nas już noc. Ciemno było choć oko wykol. Strażnicy przydrożni zostali spędzeni z dróg przez burzę. Pusto i cicho było dookoła. Słyszało się tylko szum silnika i świst wiatru. Nagle przed nami wyłoniła się wielka dziura w gościńcu. Ghisalba skręcił na lewo i wtedy ku naszemu przerażeniu stwierdziliśmy, że przed nami znajduje się sterta kamieni, przygotowana do naprawy szosy. Na reakcję nie było zbyt wiele czasu. Następuje gwałtowny skręt kierownicą w przeciwną stronę, ale już jest za późno. Walimy lewem kołem w kamienie, wóz podnosi się, potem przechyla się w drugą stronę i wreszcie z całym pędem przeskakuje już w położeniu horyzontalnem kamienie, aby ze straszliwym wstrząsem spocząć w rowie.

Oszołomiło nas. Po chwili budzę się z tego omroczenia i zastanawiam się, gdzie jesteśmy. Podemną widzę postać Ghisalby, z tylnego siedzenia dochodzą mnie głosy jakiegoś szamotania się. To Prando — mechanik pilot walczy z całą stertą pakunków i walizek, które zwaliły mu się na głowę. Jesteśmy cali i zdrowi. P. Ghisalba otwiera jedne drzwi, które właściwie byłoby nazwać dolnemi, jako że leżały nad rowem. Jakoś dziwnie wydostaje się nazewnątrz a ja otwieram „górne" drzwi i wyskakuję na szosę, przypominając sobie dobre czasy, kiedy chodziło się na gimnastykę do Sokoła.

Ghisalba jest zrozpaczony. Tutto e perduto — woła wydzierając sobie resztki dość skąpego owłosienia. Ale jest już koło nas pomoc. To „załogi" pozostałych Fiatów spieszą nam na ratunek. Wspólnemi siłami podnosimy „wózek" jako że nie możemy pozwolić mu na nocleg w rowie. Z trudem wyciągamy go na szosę. P. Ghisalba zdeterminowany wsiada do wozu i „na wszelki wypadek" naciska starter. A nuż jakiś cud się zdarzy. I „cud" się zdarzył. Silnik warczy, jakgdyby nic. W danym momencie nie było dla nas piękniejszej melodji. Jeszcze chwila na próbę biegów i kierownicy. Okazuje się, że wszystko w porządku. Jakieś tam nieznaczne pogięcia i zadrapania karoserji, ale ktoby tam na to zważał. Ghisalba w zmieszaniu woła do mnie po włosku, przyspieszając, ile wlezie. Siadamy więc i jazda dalej.

Tachometr niebawem dosięga znowu setki kilometrów. Ghisalba spieszy się, aby nadrobić stratę całych trzech i pół minuty, jaką poniósł przy wypadku. Ani śladu zdenerwowania czy przerażenia.

Wszystko, co było potem było już bladem wobec tego jednego wypadku. Jazda po szerokich rozłogach Polesia, nawet pęknięcie opony na szosie, wyboje i skoki po drogach gruntowych już nie zdołały nas przerazić. Byliśmy spokojni — ufaliśmy naszemu Fiatowi, że tak łatwo się nie da.

Ten jeden wypadek wykazał nam odporność wozu na katastrofy. Stalowa, mocna karoserja ochroniła nas od jakiegoś nieszczęścia. Przejazd przez drogi gruntowe i tereny piaszczyste wykazał, że maszyna jest dziwnie wytrzymała i odporna. A przytem wszystkiem przeciętna szybkość zawsze utrzymywała się na przyzwoitej wysokości. Jeśli mimo tych niesprzyjających zrządzeń losu, zdołaliśmy przyjechać na wszystkie punkty kontrolne na czas i mieć zawsze pewien zapas minut na poprawki — to czegoż chcieć więcej? Mimo zderzenia z kupą kamieni Fiat „tysiącsetka" nie poniosła żadnego uszkodzenia zawieszenia. Podobnie było zresztą w całym rajdzie u wszystkich czterech Fiatów, które tworzyły ekipę fabryczną.

Wszędzie czuwały nad nami skrzydła opiekuńcze zakładów Polskiego Fiata. W każdem większem mieście przybiegali do nas mechanicy, którzy gotowi byli natychmiast do przemontowania poprostu całego wozu. Składy były zaopatrzone we wszystkie części składowe. Jednem słowem kierowca oddechał pełną piersią. Nie miał poważniejszych trosk. Można było jechać pełnym gazem i podziwiać wspaniałe widoki ziem polskich.

Czekała nas jeszcze jedna niespodzianka. Na szczęście miła. Na ostatniej próbie szybkości płaskiej Fiat 1100 Ghisalby wyciągnął szybkość 120 km na godzinę. Tego już nikt nie spodziewał się! Ghisalba sam jechał bardzo ostrożnie, myśląc, że silnik po takich warjackich drogach i wypadkach może mu odmówić posłuszeństwa.

W niedzielę wieczorem p. Ghisalba odbierał całą stertę nagród. W chwili kiedy p. min. Piasecki wręczał mu puhar ufundowany przez Pana Prezydenta R. P. napewno myśl jego skierowała się do małego czerwonego Fiata, który odpoczywa obecnie po rajdzie. To także jego zasługa, że te puhary dostały się do rąk sympatycznego Włocha.

Byłem zadowolony i ja, choć moje bohaterskie zmagania się przy wyciąganiu wozu z rowu, ani emocje, przeżyte przy tym „abordażu" wozu ze szosą nie zostały przez nikogo wspomniane. Pozostało jedynie przeżycie. Pozostało przekonanie, że dobry wóz to nie taki, który imponuje podczas jazdy po alejach miejskich, ale taki, który jest prawdziwym przyjacielem człowieka. Który wiezie go po betonach i asfaltach, ale nie gardzi „gruntówką" i piaskiem, który żywi się byle czem, bo cóż znaczą te 10 litrów na 100 km? Jednem słowem pozostało przekonanie, że Fiat 1100 to najodpowiedniejszy wóz dla przeciętnego „samochodziarza". Praktyczny, tani w użyciu i obsłudze, pewny i wygodny. Oto zalety, któremi pogardzić nie można.

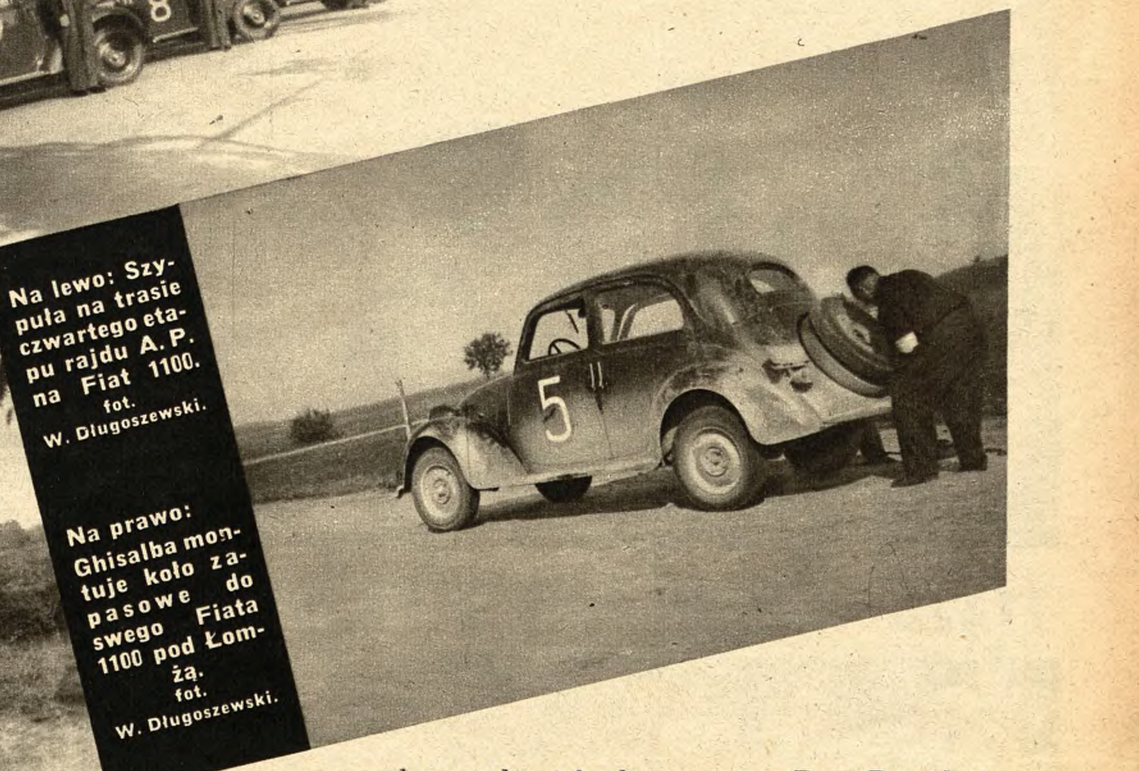
Kiedy opuszczałem obszerne podwórze montowni Polskiego Fiata — żegnał mnie — czerwony Fiacik połyskiem szyb, które tak cudownie ocalały pod Lublinem. Stał, jak wierzchowiec, który wie, że spełnił swoje zadanie i jest z siebie zadowolony. Nie wątpię, że można się do niego przywiązać, jak do żywego stworzenia.

Gdyby za rok wypadło mi znowu jechać na rajd — nie odmówię sobie tej przyjemności, aby odnowić znajomość z czerwoną „tysiącsetką". I już dzisiaj myślę z przyjemnością o tej podróży, będąc przekonanym, że znowu zawiezie mnie Fiat cało do celu, a memu kierowcy zdobędzie sławę i złoty puhar.

Wł. Długoszewski.



Ekipa Fiat 1100 na Rajdzie Samochodowym A. P. Od lewej przy wozach: Ghisalba, Ryl, Rahnenfeld, Szypuła i Vestidelo.

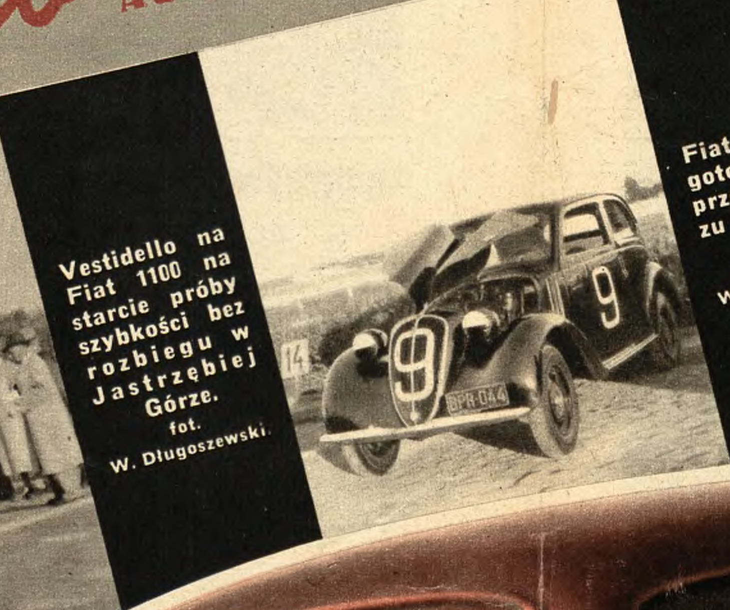


Na lewo: Szypuła na trasie czwartego etapu rajdu A. P. na Fiat 1100. fot. W. Długoszewski.

Na prawo: Ghisalba montuje koło zapasowe do swego Fiata 1100 pod Łomżą. fot. W. Długoszewski.



Fiat 1100 przygotowany do przeglądu wozu przed startem. fot. W. Długoszewski.



Vestidello na Fiat 1100 na starcie próby szybkości bez rozbiegu w Jastrzębiej Górze. fot. W. Długoszewski.



Ekipa Fiat 1100 na Rajdzie Samochodowym A. P. Od lewej: Ryl, Vestidello, kier. ekipy p. Breza, Ghisalba, Szypuła i Rahnenfeld.



Ghisalba na Fiat 1100, zdobywca Grand Prix Polski w klasie wozów najmniejszych.

PIERWSZE PRZYJĘCIE W AMBASADZIE SOWIECKIEJ



Min. Beck w rozmowie z amb. Szaranowem i jego małżonką w czasie przyjęcia, które zgromadziło elitę towarzyską Warszawy.

Fot. „Światowid", Warszawa.

ZJAZD INŻYNIERÓW ELEKTRYKÓW



odbył się w Katowicach przy udziale około tysiąca delegatów. Na zdjęciu inżynierowie elektrycy składają hołd „Nieznanemu Powstańcowi". W pośrodku prezes Szpotański z Warszawy. Foto Cz. Datka — Katowice.



BRAWO STOMILKI!

Brawo Stomilki, które prowadziły nas poprzez asfalty, piachy, wyboje, kamienie i zakręty niezawodnie do zwycięstwa — wołają kierowcy zespołów fabrycznych Chevrolet pp. Marek, Mazurek, Richter, Zagórna, Kamieński, Pajewski, Kamiński, Karczewski.

Poniżej: Sprawna stacja obsługi technicznej firmy Stomil w Jastrzębiej Górze przy pracy, która stanowiła dla uczestników XII Międzynarodowego Rajdu Samochodowego wybitną pomoc.



ZDRÓJ W SERCU PIENIN



Leżące w pobliżu Szczawnicy, Pieniny stanowią nie tylko osobliwość turystyczną i perłę krajobrazu, ale są równocześnie czynnikiem leczniczym dla kuracjuszów, którzy przebywają w Szczawnicy. — Lekarze dawno już stwierdzili, że klimat Pienin, dzięki wysokim górom, pokrytym lasami oraz bystrej górskiej rzece, ma cenne właściwości i może być zalecany jako uzupełniający środek kuracyjny. Pieniny więc zajmują coraz ważniejsze miejsce w zdrojowo-klimatycznem leczeniu Szczawnicy. Kuracjusze szczawniccy, przybywający na kilka godzin każdego dnia do odległych o trzy kilometry od zdrojowiska Pienin — znajdują tu nie tylko możność odpoczynku i napawania się czarem przyrody, ale także skuteczne leczenie.

„Silne lotnictwo – to potęga państwa".

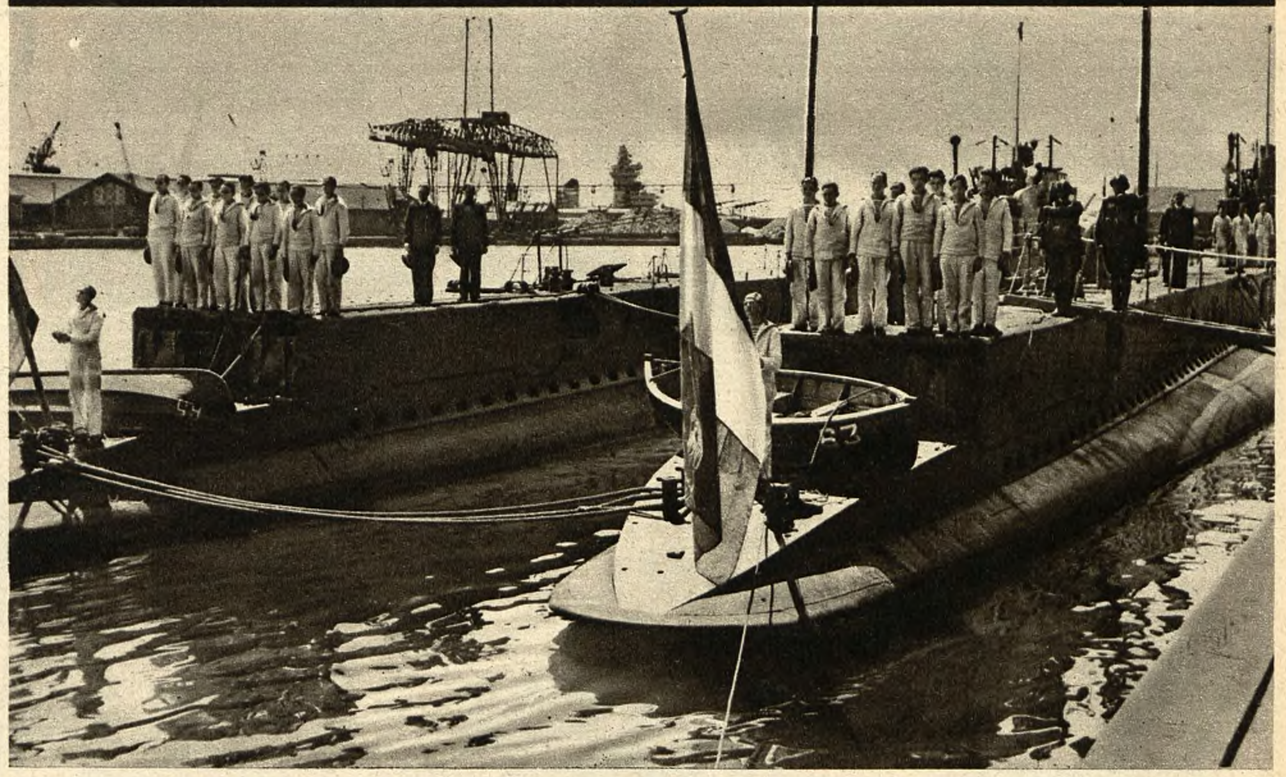
JEDEN Z OSTATNICH



We Włocławku zmarł ś. p. por. Aleksander Górski, powstaniec z 1863 r. z oddziału gen. Kruka. Był ciężko ranny w bitwie pod Żyżynem. Brał udział w obronie Lwowa wraz ze swym wnukiem. Był odznaczony orderem Polonia Restituta, Krzyżem Niepodległości z Mieczami, Krzyżem Walecznych i Orlętami. Zaznaczyć należy, że obecnie zostało przy życiu tylko 33 weteranów z 1863 r.

Fot. K. Szabowski, Włocławek.

NOWY GRÓB NA DNIE MORZA



U wybrzeży indochińskich zatonęła francuska łódź podwodna „Phenix". Wszelkie poszukiwania za tą łodzią nie dały dotąd żadnego rezultatu. W katastrofie tej zginęło z górą 70 marynarzy i oficerów. Na zdjęciu uroczystość żałobna ku czci ofiar „Phenixa" w Hawrze. Trampus — Paryż.

ECHA KRAKOWSKIE





Zastęp konny w strojach historycznych z XVII wieku przed Barbakanem.

Na lewo: BRACTWO KURKOWE SKŁADA HOŁD MIASTU. W ubiegłą niedzielę przez ulice miasta Krakowa przeciągnął pochód Bractwa Kurkowego z królem kurkowym inż. Polaczek-Korneckim na czele, poprzedzany przez muzykę, oddział husarji i fanfarzystów. Przed wieżą ratuszową na Rynku Bractwo Kurkowe złożyło hołd przedstawicielom miasta. Na zdjęciu pochód Bractwa Kurkowego przed Sukiennicami.

Poniżej: KONCERT NA WAWELU. W ramach „Dni Krakowa" odbył się koncert orkiestry „Polskiego Radja" na Wawelu pod batutą Grzegorza Fitelberga, oraz wieczór serenad muzycznych na dziedzińcu Bibljoteki Jagiellońskiej (na zdjęciu).

Wszystkie zdjęcia fot. „Światowid", Kraków.

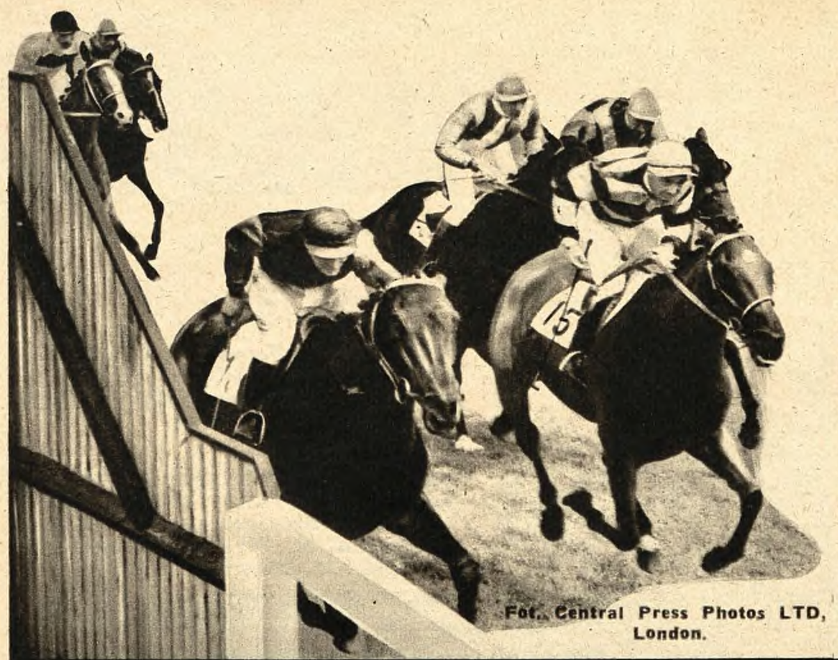
Na prawo: W pierwszym koncercie symfonicznym na Wawelu, obok orkiestry „Polskiego Radja" pod batutą dyr. G. Fitelberga, wystąpiła także znakomita śpiewaczka p. Ewa Bandrowska-Turska, oraz pianista J. Smidowicz. Stoją na zdjęciu od lewej: pp. Smidowicz, Ewa Bandrowska-Turska i Grzegorz Fitelberg.







PIĘKNO KRAKOWA W FOTOGRAFJI. Redaktor naczelny „I. K. C." p. Marjan Dąbrowski (w pośrodku) dokonał otwarcia wystawy fotografików w salach Muzeum Przemysłowego w Krakowie. Wystawa ta zgromadziła wiele ciekawych fotografij, ilustrujących piękno Krakowa.



Fot. Central Press Photos LTD, London.

WYŚCIGI KONNE REWJĄ

MODY DAMSKIEJ I MĘSKIEJ



U góry: Futra, futra przedewszystkiem.
Fot. Sport & General, London.

Tak się jakoś utarło, że, jak przedstawienia operowe są dla pań zarazem okazją popisania się najnowszemi kreacjami w zakresie toalet i fryzur, tak wyścigi konne są rewją mody spacerowej, o tyle w szerszym zakresie, że chodzi tu również o mody męskie. Taki charakter mają wielkie zawody konne francuskie, w Longchamps, lub w Auteuil a współzawodniczą z niemi wyścigi konne angielskie w Ascot lub Epsom. Pomiędzy jednemi i drugiemi jest pewna różnica, jak wogóle moda angielska niejednokrotnie w wielu szczegółach, czasem nawet zasadniczych, różni się od francuskiej. U nas zazwyczaj idzie się za wskazówkami francuskiemi, tem bardziej jednak pożądany będzie zapewne naszym Czytelnikom obojga płci aktualny reportaż fotograficzny z największych angielskich wyścigów, które w tych dniach odbyły się w Ascot.

Wobec amerykańskiej podróży pary królewskiej, udział sfer dworskich był tym razem mniejszy, niż zazwyczaj, ale nie brakowało przedstawicielek i... przedstawicieli wybitnych sfer arystokratycznych i sportowych. Same zdjęcia tak są „wymowne", że bliższe objaśnienia do nich są chyba zbyteczne.

Bardziej cierpliwe panie doczekają się z pewnością tych czasów, kiedy nasze wyścigi konne nabiorą takiego znaczenia i w zakresie mody, jak francuskie i angielskie.

Otwarcie nowego, nowocześnie i komfortowo urządzonego toru wyścigowego w Służewcu nadziejom tym dają szanse rychłej realizacji.



Panie Bruce Webb i Andrew Hatwell lubują się w kontrastach biało-czarnych.
Fot. Sport & General, London.



Ks. Buccleuch z księciem Marlborough i Mr. J. Barry Ryan na torze wyścigowym w Ascot.
Photos LTD, London. Fot. Central Press



Na lewo: Oryginalny kapelusz z wielkim szalem, który przydał się szczególnie podczas niepogody w drugim dniu wyścigów.
Wide-World Photos, Londyn.

URSZULANKI Z CAŁEJ POLSKI UFUNDOWAŁY SAMOLOT SANITARNY





Urszulanka p. Kowalska z Poznania wygłasza przemówienie, zapewniając o gotowości młodzieży do obrony ojczyzny.

Poniżej:
Członkowie komitetu fundatorów samolotu „Św. Urszula". Od lewej: pp. Genewska, Szczeklikowa, Urszulanka Matka J. Wysocka, Genowski i delegat Stanisławowa, pos. Święcki



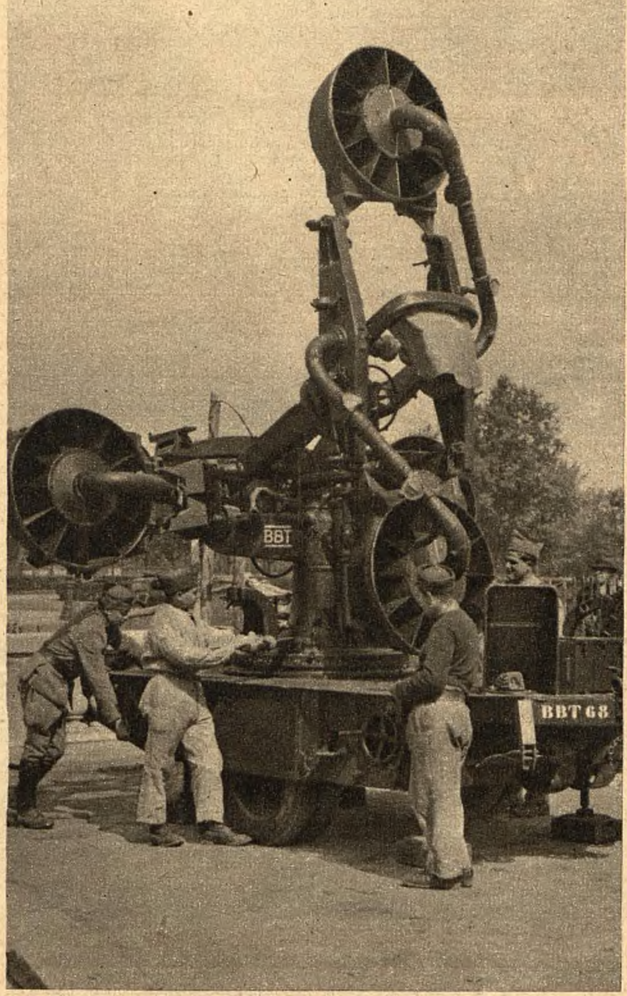


W ubiegłą niedzielę na błoniach krakowskich odbyła się uroczystość przekazania armji polskiej samolotu sanitarnego „Święta Urszula", ufundowanego przez Zakłady Naukowo-Wychowawcze SS. Urszulanek w Polsce. Aktu poświęcenia dokonał JE. ks. metropolita Sapieha (na zdjęciu) w obecności przedstawicieli władz wojskowych i cywilnych, oraz pocztów sztandarowych wszystkich szkół i zakładów naukowych w Krakowie.

Urszulanki defilują przed gen. Narbutt-Łuczyńskim i przedstawicielami władz.

Wszystkie zdjęcia fot. „Światowid", Kraków.

Paryż czuwa...



Olbrzymi aparat podsłuchowy.
Fot. NYT — Paryż.

W ostatnich dniach i Paryż przechodził przeszkolenie przeciwlotnicze, połączone z odpowiednią wystawą i pokazami, których otwarcia dokonał premjer Daladier. Centrum tej wystawy znajduje się na placu Inwalidów, gdzie m. in. zbudowano rów ze schronem, oraz ustawiono działa przeciwlotnicze i olbrzymie aparaty podsłuchowe, sygnalizujące pojawienie się samolotów nieprzyjacielskich.

Osobną atrakcję stanowił pochód sanitarjuszek, które przeciągały ulicami w maskach gazowych.



Schron przeciwlotniczy w formie rowu.
Photo NYT — Paryż.



ŻOŁNIERZE HISZPAŃSCY SKŁADAJĄ HOŁD NAMIESTNIKOWI CHRYSTUSOWEMU. Z ochotnikami włoskimi, którzy brali udział w wojnie domowej w szeregach narodowej Hiszpanji, a obecnie powrócili do Italji, przyjechało 3.200 żołnierzy hiszpańskich generała Franco. Zostali oni przyjęci na audjencji przez Ojca Świętego, który udzielił im Swego błogosławieństwa.

GOLUB, MIASTO 700-LETNIE



Stary zamek z końca XIII wieku, niegdyś siedziba siostry króla Zygmunta III, ks. Anny z rodu Wazów. Fot. Studio „Gryf", Toruń.



Ogólny widok miasta Golubia — w głębi widoczny kościół katolicki pochodzący z wieku XIII. Fot. Studio „Gryf", Toruń.

Miasto Golub leżące uroczo w dolinie rzeki Drwęcy, obchodzi w roku bieżącym siedemsetną rocznicę swego istnienia. Nie wiele miast na Pomorzu może się poszczycić tylu zabytkami, jakie posiada Golub. Jest tam jeden z najlepiej zachowanych zamków krzyżackich na Pomorzu, zbudowany w końcu XIII wieku. W zamku tym zamieszkiwała przez szereg lat Anna Wazówna, siostra Króla Zygmunta III, która otrzymała starostwo golubskie wraz z zamkiem i miastem. Obok zamku Anna Wazówna założyła i utrzymywała wspaniałe ogrody botaniczne. — Jak twierdzą niektórzy, Golub jest miastem, w którym została zasadzona pierwsza roślina tytoniowa w Polsce. Mianowicie poseł polski w Turcji, znając zamiłowanie siostry króla do botaniki, przesłał jej w darze pierwszą roślinę tytoniową, która podówczas w Polsce jeszcze zupełnie nie była znana. Roślina ta została zasadzona w ogrodach botanicznych obok zamku.

Poza zamkiem znajdują się w Golubiu inne zabytki godne uwagi, jak mury obronne z basztami z czasów krzyżackich, kościół katolicki z końca XIII wieku i szereg innych pomników przeszłości. Obchód 700-lecia, trwający od czerwca do września br., jest dobrą okazją dla zwiedzenia Golubia, naprawdę zasługującego na miano historycznego miasta.



NA OSI PARYŻ — MOSKWA.
Celem przeprowadzenia z decydującymi czynnikami politycznymi w Moskwie negocjacyj w sprawie przystąpienia Rosji sowieckiej do francusko-angielskiego paktu pokojowego, rząd angielski w porozumieniu z francuskim wysłał do stolicy Sowietów swego eksperta w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, Williama Stranga, który drogę tę odbył via Berlin — Warszawa w samolocie angielskiej linji lotniczej. Fot. Trampus, Paryż.

FILM

Nr. 26/776 ROK XVI
25 CZERWCA 1939 R.

sztuka i



MARGARET LINDSAY

jedna z najwybitniejszych artystek Hollywoodu, jest zapaloną zwolenniczką sportu automobilowego. Na zdjęciu widzimy ją na tle wspaniałego „Lincolna", którym odbywa wypoczynkowe wycieczki w okolice amerykańskiej stolicy filmu.

AKTORZY ZA ZASŁONĄ EKSPLOATACJI



Jaques Baumer.
Phot. Raymond — Voinquel.



Fernandel, „koński" komik.
Phot. Star — Champs Elysees..



Pierre Larquey.



André Lefaur.



André Brûlé. Phot. Limot.



Michel Simon w filmie „La fin du jour".

Paryż, w czerwcu.

Wiadomo powszechnie, że Jean Gabin, Danielle Darrieux czy Michele Morgan, albo wreszcie Charles Boyer, stali się ulubieńcami całej niemal Europy. Publiczność francuska, polska, portugalska czy szwedzka lubi ich i ceni niemal jednakowo. Istnieje jednak cały szereg świetnych aktorów francuskich, cieszących się wielką sympatją publiczności we Francji — a u nas prawie nieznanych. Wynika to wyraźnie z kaprysów eksploatacji filmowej, uganiającej się wiecznie — słusznie czy niesłusznie — za sensacjami o charakterze międzynarodowym, lekceważąc przytem często filmy i wykonawców o charakterze wybitnie francuskim. Weźmy dla przykładu: komik Fernandel jest ulubieńcem tłumów paryskich i prowincjonalnych. Na polskie ekrany wprowadzono go zupełnie niedawno, dopiero wtedy, kiedy we Francji zaczął się już „przejadać". Taki Victor Boucher, aktor specjalnie komedjowy w najlepszej tradycji francuskiej, nie doczekał się nigdy ekranu w Polsce. I naprzykład Gaby Morlay, będąca we Francji ulubienicą licznych sfer, w Polsce zawsze „przepadała".... Czem to wytłumaczyć?

Siedząc w kinie paryskiem, spostrzegamy, że szmery zadowolenia i sympatji witają zjawienie się na ekranie aktorów, częstokroć w Polsce zupełnie nieznanych: André Lefaur, znakomity aktor komedjowy, niezrównany zwłaszcza w rolach starych arystokratów. Pierre Larquey, poczciwy, prosty „szary człowiek", jakże często wzruszający, potem autorytatywny, wyniosły i zawsze podnoszący głos Saturnin Fabre, rozgadany i wymachujący dużemi łapami, ale przytem ogromnie wytworny Jules Berry, mocny, o silnych akcentach dramatycznych Constant Rémy, dziwnie urodziwy i niepokojący André Brûlé, swobodny i wybitnie dowcipny André Luguet, precyzyjny w swojej grze Jacques Baumer, świetny komik i zarazem szczerze wzruszający tragik Aimos i tylu innych...

Dziwnie się także złożyło, że kiedy wspomina się w Polsce nazwisko Michel Simon, każdy dodaje natychmiast: „Acha, pamiętny brodacz z „Ludzi za mgłą". A była to przecież tylko jedna z dziesiątek znakomitych ról tego niezwykłego aktora, którego uważa się powszechnie we Francji za największego artystę „de langue française" (jest on Szwajcarem). Szczyt swego mistrzostwa bezwzględnie osiągnął Michel Simon w filmie Duviviera „La Fin du Jour", w którym dokonał tej niezwykłej sztuki, że będąc zasadniczo komikiem, doszedł jednak do najwyższych szczebli wzruszeń dramatycznych. Diametralnie przeciwny jest talent jego partnera z tego filmu, również wybitnie popularnego we Francji Louis Jouvet'a, który w Polsce miał szczególnego pecha. W jednym filmie („Zwyciężyły Kobiety"), cenzura wycięła mu niemal całkowicie rolę, inny znów film z jego popisową rolą („Na dnie" Gorkija) przeszedł tylko boczkiem na naszych ekranach. A przecież każda kreacja Jouveta jest godna obejrzenia, a przedewszystkiem — usłyszenia. Jakiż to niezwykły mistrz w cyzelowaniu słowa! Przypomnijmy sobie tylko jego deklamację poematu w „Jej pierwszym balu"!

Najbardziej jednak zaznaczają się różnice upodobań, jeśli idzie o komików. Obok wspomnianego już wyżej Fernandela, wielką sympatją francuskiej publiczności cieszy się Bach, twórca „Madelon", wyspecjalizowany w farsach wojskowych, Duvallès, komik o nieprzeciętnie ruchliwej mimice, następnie marsylscy komisy Rellys czy śpiewak Alibert, wreszcie takie kobiety, jak Suzanne Dehelly, Pauline Carton, Milly Mathis, Jeanne Fusier-Gir, z których każda posiada własny rodzaj komizmu, polegający bądź na charakteryzacji, bądź też na akcencie. Co do akcentu, stanowi on właśnie... niemal całą wartość komedjowej aktorki Elwiry Popesco, lubianej ogromnie przez francuską publiczność, ale która prawie zawsze jest jednakowa...

Karol Ford.

NOWA GWIAZDA FOX'A



Jest nią p. Katherine Alridge, która okazała się prawdziwą rewelacją wśród najmłodszego pokolenia aktorskiego Hollywoodu.
Fot. 20-th Century Fox.

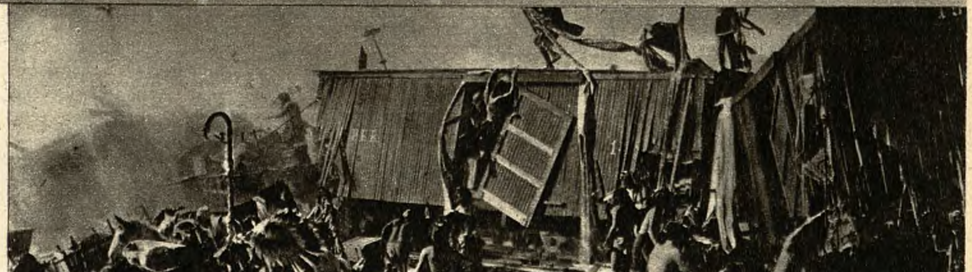


TAJEMNICZA KRADZIEŻ W LUWRZE. W paryskim Luwrze, sławnem na cały świat muzeum sztuki, dokonano w ostatnich dniach sensacyjnej kradzieży obrazu mistrza Watteau pod nazwą „Obojętny" (L'Indifferent). Kulturalny ogół zna z licznych reprodukcyj to arcydzieło, które uchodzi za szczyt genjalnej twórczości francuskiego mistrza. Ponieważ płótno posiada małe rozmiary (26 cm × 19 cm), nie trudnem było wynieść je poza obręb muzeum. Obecnie cała Francja zastanawia się nad tem, czy energiczne poszukiwania policji za sprawcą zostaną uwieńczone pomyślnym skutkiem. Powyżej reprodukujemy fotografję tego obrazu.
Fot. Nyt, Paris.



Dwie sceny z filmu p. t. „Pacyfik".

Kilkakrotnie pisaliśmy już o tem arcydziele, zamieszczając również kilka bardziej emocjonujących scen. Obecnie pragniemy podzielić się z naszymi Czytelnikami nowemi wiadomościami, tyczącemi nakręcania tego wspaniałego obrazu. Jak się dowiadujemy, reżyser Cecil B. de Mille, twórca filmu, zaangażował do niego kilkuset oryginalnych Indjan, dlatego też sceny napadu Indjan na pociąg i t. p. wypadły niezwykle realistycznie. Przypominamy, że bohaterami filmu są: Joel Mc. Crea (na lewo) i Barbara Stanwyck, która niedawno poślubiła Roberta Taylora. Film p. t. „Pacyfik" ukaże się niebawem w Polsce.
Fot. „Paramount".





KUPON Nr. 26 upoważniający do losowania nagrody

NOWY LAUREAT P. A. L.



Polska Akademja Literatury udzieliła nagrody im. Augusta Popławskiego w wysokości 1.000 zł p. Wacławowi Grubińskiemu, autorowi „Listów pogańskich", za wysokie zalety stylu i piękną polszczyznę. Nagrodę tę udzielono w tym roku po raz pierwszy. Kontrkandydatem był p. Jan Parandowski. Znane powszechnie są dowcipne, pisane z iście francuską finezją i lekkością, dialogi, w których laureat, ceniony dramaturg i beletrysta porusza ciekawe zagadnienia dzisiejszej rzeczywistości, podchodząc do nich w sposób nawskróś oryginalny. Powyżej portret p. Wacława Grubińskiego.

MARY PICKFORD W LONDYNIE



Któż nie zna przemiłej, drobnej postaci Mary, „pierwszej gwiazdy" za czasów Wielkiego Niemowy? Sławna małżonka równie sławnego aktora Douglasa Fairbanksa, zwanego „Wielkim Douglem" — przeżyła u jego boku połowę swego, pełnego triumfów artystycznych żywota, by wkońcu całkiem niespodziewanie dla niezliczonych wielbicieli jej niepospolitego talentu aktorskiego... rozwieść się i poślubić kierownika orkiestry jazzowej, Buddy Rogersa. Przed kilku dniami para ta wybrała się do Europy i zawitała do Londynu, gdzie widzimy ją po przybyciu na jeden z tamtejszych dworców.

MARIA KORABIANKA W KATOWICACH



Teatr im. Wyspiańskiego w Katowicach na jubileucz 30-lecia pracy scenicznej Edmunda Karasińskiego, wystawił operetkę Roberta Stolza p. t. „Taniec szczęścia", w której w roli śpiewaczki Désiré Viverande wystąpiła utalentowana artystka operetki p. Marja Korabianka, odnosząc wielki sukces i zdobywając sobie ogólny aplauz publiczności katowickiej. P. Marja Korabianka znana w Katowicach szerokim rzeszom melomanów z przed kilku lat, bawiąc obecnie na gościnnych występach ponownie podbiła swoim głosem serce publiczności. Na zdjęciu artystka w roli Désiré Viverande z wyżej wspomnianej operetki.

Szlakiem konika szachowego.

(Ułożył B. Z. — Poznań).

		ści-	pchnę-	du	głod-		
go-	we-	nikt,	u-	mu	On	ga-	cznie
szcze	ną,	li	ta	go	nie	ny	czę?
	ni	gła-	ni	choć	w pasz-	wie-	
		Lecz	ckle-	zło-	ziem,		
	ża-	proś-	ry	le	po-	dzi,	
		sza	krzy-	lu-	gar-		
	bą,	tę	dzie-	ca-	Pru-	żart	
resz-	zow-	da-	szą	ki	wie-	ra	łoż
ni	na-	i	le,	ry.	roz-	sa-	tak
Ma-	Na					Ma-	dzie-

Idąc symetrycznym szlakiem konika szachowego utworzy się sześciowierszowy cytat z „Grażyny" Mickiewicza, w obecnych czasach często wspominany.

Za rozwiązanie zagadki, redakcja „Światowida" przeznacza trzy nagrody.

Pierwsza zł. 20.—, druga zł. 10.—, trzecia prenumerata miesięczna „Światowida".

Rozwiązanie należy nadsyłać najpóźniej do dnia 1 lipca br. wraz z załączonym kuponem.

Rozwiązanie z Nr. 23.

Wyrazy **poziome:** 1) Parabola, 4) Prozerpina, 6) Waliza, 8) Bazary, 10) Pasterka, 12) Walter, 14) Kastor, 15) Aga, 17) Moskito, 19) Leda, 20) Ryzalit, 22) Tortosa, 23) Winda, 24) Lina, 25) Wilejka, 28) Domator, 31) Noce, 32) Panama, 34) Sari, 35) Fara, 36) Ratti, 38) Niedola, 41) Somali, 43) Trypolis, 45) Korespondent, 46) Saloniki.

Wyrazy **pionowe:** 2) Raguza, 3) Lawa, 4) Proza, 5) Pilaster, 7) Lima, 8) Baleary, 9) Rywal, 10) Pastor, 11) Kalidasa, 13) Termos, 14) Kato, 16) Gaza, 19) Leto, 21) Litwinka, 22) Tornado, 25) Winobranie, 26) Lejce, 27) Anna, 29) Masa, 30) Torricelli, 32) Para, 33) Marat, 35) Fala, 37) Tiso, 39) Dolores, 40) Beppo, 42) Marini, 43) Trydent, 44) Lissa.

Trafne rozwiązanie zagadek z N-ru 23 nadesłali:

Ramułłowa Bronisława, Jeżów; Wachowski Aleksy, Warszawa; Inż. Nowiński Wł., Marysin Wawerski; „Kruk z Polesia"; Jola i Hala Kowalczykówne, Łódź; Mikowski S., Warszawa; Roman Janusz, Warszawa; Prądzyński Janusz, Września; Szust A., Lwów; Zapiór Halina, Sosnowiec; Mgr. Mazur Stan., Gniezno; Rostafiński Konstanty, Warszawa; Jaczyńska Aleksandra, Warszawa; **Marek Ryszard, Katowice (zł. 20.—)**; Juniszewski Jan, Łomża; Piesiecki Józef, Mogilowce; Grabowski St., Płock; Totjewowa Janina i Sobańska Anna, Postawy k. Wilna; Sylwestrowiczowa Wanda, Oszmiana; Jojko R., Chorzów I; Mgr. Pogonowski Marjan, Lwów; Delekta M., Kraków; Mąkowska Halina, Łódź; Rakowski Jerzy, Poznań; Farner Jerzy, Warszawa; Łopatto Jerzy, Lwów; Tietz Z., Warszawa; Lilpopowa Mira, Włochy k/Warszawy; Wolańska Emilja, Bydgoszcz; Weiss Stanisław, Warszawa; Karaś Mieczysław, Wyszków n/Bugiem; Kozłowski Kazimierz, Warszawa; Gadzinowska Igi, Poznań; Strubel Marja, Warszawa; Gliński Kazimierz, Września; Weydówna Janina, Lwów; Kołakowska Helena, Warszawa; Ertel Bronisław, Lwów; Darmas Juljan, Białystok; Flisowski Emil, Lwów; Sumper Antoni, Łódź; Iga i Bete, Poznań; Wasilewska Marja, Łódź; Lidke Ewa, Warszawa; Dowmanowicz Eugenjusz, Lwów; Żółkoś Stanisław, Krosno; **Dworczyńska Tekla, Sosnowiec (10.— zł.)**; Pachoński Aureli, Kraków; Benek Hela, Cieszyn; Czepowcizówna Janina, Kraków; „Efros", Warszawa; Szocherówna Tela, Białystok; Popczyński Józef, Kraków; Hempowicz Lech, Poznań; Inż. Słowikowski Zygmunt, Warszawa; Hladyówna Danuta, Kraków; st. strz. Ossowski Henryk, Wejherowo; Jaworski Roman, Warszawa; Machlejdówna Wandzia, Warszawa; Smykówna Zofja, Warszawa; Pachulski Roman, Lwów; Kołakowski Zdzisław, Warszawa; Drzewiecka Marja, Lwów; Wójtowicz Adam, Chabówka; Tymkówna Kazia, Lwów; „Hala", Warszawa; Jagusiński Marjan, Kraków; Gałuszkówna Irena, Jasło; Mgr. Król Michał, Jasło; Pilecki Marjan, Przemyśl; Mieczkowski Adam, Wilno; Początek Ksawery, Olesno; **Cybulski Zygmunt, Kowel 3 (prenumerata miesięczna „Światowida" od 1—31 lipca 1939 r.**; Arndtówna Jadwiga i Lidke Marja, Łączna; Ks. Bojarczak Marjan, Opoczno; Chachlowska Marja, Kraków; Mgr. Czołba Józef, Toruń; Fischbach Zdzisław, Września; Błażejowski Czesław, Ząbki k/W.; Jurkowska Hanka, Lwów; Unterricht Eryk, Pawłów k/Bielszowic; „Lilka", Łódź; Łabęcka Janina, Katowice; Rydel Mieczysław, Łódź; Dworski Eugenjusz, Lwów; Nieczuja Ihnatowicz Ludwik, Gdynia; Sobecki Teofil, Poznań; Mgr. Jaworski Józef, Trzcianne; Woźniakówna Iza, Gorlice; Lasocka Zofja, Warszawa; Rokoszowa Marja, Wieliczka; Szanajca Jan, Warszawa.

Nagrody otrzymali pp.: Marek Ryszard, Katowice, ul. Marszałka Piłsudskiego 8 (20.— zł.); Dworczyńska Tekla, Sosnowiec, ul. Niwecka 2, Fabryka lin i drutu A. Deichsel (10.— zł.): kapitan aud. Cybulski Zygmunt, Kowle 3, Wojskowy Sąd Rejonowy (prenumearta miesięczna „Światowida" od 1—31 lipca 1939 r.).

»ŚWIATOWID« WYCHODZI W KAŻDĄ NIEDZIELĘ W KRAKOWIE, POZNANIU, WARSZAWIE, LWOWIE I WILNIE

CENA OGŁOSZEŃ: Strona dzieli się na trzy łamy (szerokość łamu 80 mm.) 1 mm. w jednym łamie 1 złoty. Ogłoszenia zamieszczone jako jedyne na stronie (tak zwane „solus") — 1 mm. w jednym łamie 2 złote. Ogłoszenia, zamówione jako jedyne na („solus"), jeżeli ze względów technicznych nie będą mogły być zamieszczone według zlecenia, będą drukowane jako ogłoszenia zwykłe po cenie normalnej. — Reklamacje w sprawie nieotrzymania lub późnego doręczenia egzemplarzy należy wnosić niezwłocznie pisemnie do urzędu pocztowego (doręczeniowego) a nie wprost do Administracji. — Zakłady graficzne „Ilustrowanego Kuryera Codziennego", Kraków, Wielopole 1, pod zarządem Franciszka Czajki. Miejsce wydania: Kraków, Wielopole 1.

ZAŁOŻYCIEL I WYDAWCA:
MARJAN DĄBROWSKI
REDAKTOR: DR. JÓZEF FLACH
KIEROWNIK GRAFICZNY:
ZYGMUNT STRYCHALSKI

REDAKCJA I ADMINISTRACJA KRAKÓW, WIELOPOLE 1 (PAŁAC PRASY)
TELEFONY: 150-60, 150-61, 150-62, 150-63, 150-64, 150-65, 150-66
KONTO P. K. O. KRAKÓW, NR. 404.200 — WARSZAWA 140.725
PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY NR. 2, PRZEZ URZĄD POCZT. KRAKÓW 2



Na letnich wywczasach.

Fot. Polonsky, Hollywood.